

Più treni, meno Tir: svolta verde per la chimica

Trasporto combinato. Nel 2020 la crisi sanitaria mondiale ha forzato la mano di molti operatori logistici e imprese verso lo spostamento modale

Pagina a cura di Marco Morino

1 di 3



Trasporti sostenibili. Puntare sul trasporto ferroviario per la spedizione delle merci significa avere un approccio sostenibile. Nella foto sopra: un treno merci di Tx Logistik; sotto: un'immagine dell'interporto di Busto Arsizio (Varese) gestito da Hupac

L'industria chimica europea spende oltre 50 miliardi di euro all'anno per il trasporto e la distribuzione delle proprie merci. L'industria chimica italiana spende, a sua volta, circa 5 miliardi (pari al 9% del valore della produzione) per trasportare ogni anno oltre 40 milioni di tonnellate di prodotti. E non solo in ambito nazionale: la chimica è il secondo settore nell'export italiano, dietro alla meccanica strumentale, con un fatturato all'esportazione di 30,5 miliardi di euro. Le imprese chimiche sono costantemente impegnate a migliorare la sicurezza e la riduzione dell'impatto ambientale delle attività logistiche, assicurando al tempo stesso la competitività delle merci in un contesto sempre più globale.

Il nuovo paradigma

Anche in questo settore (composto da circa 2.900 imprese con oltre 112mila addetti) si è affermata l'idea che la chiave di volta per garantire la sostenibilità delle spedizioni sia l'intermodalità, cioè il ricorso al trasporto combinato: strada + ferrovia; oppure nave + ferrovia + strada per percorrere l'ultimo miglio. Quindi l'obiettivo diventa trasferire quote crescenti di merce dai Tir ai treni. Negli ultimi anni Federchimica, assieme ad altri 14 partner europei, si è fortemente impegnata nel progetto "Chemmultimodal - Promotion of multimodal transport in chemical logistics", promosso e finanziato con fondi dell'Unione europea. Il progetto, durato tre anni e che si è concluso nel maggio del

2019, era finalizzato a incrementare il trasporto intermodale chimico in Europa e ridurre le emissioni di CO2.

Nell'ambito del progetto, sono stati realizzati in Italia sette progetti pilota per lo spostamento dal trasporto stradale a quello multimodale, sulla base di specifiche esigenze segnalate da alcune imprese associate. Tre di questi progetti sono stati portati a termine con successo e con un effettivo spostamento modale. In Europa il progetto ha coinvolto 58 imprese chimiche, 75 rotte di trasporto molto sfidanti per le difficoltà logistiche e infrastrutturali (per 40 delle quali è stata analizzata la fattibilità), con otto spostamenti modali e una corrispondente riduzione delle emissioni di CO2 di 2.730 tonnellate annue. Federchimica, grazie a questo progetto, ha vinto il premio Logistico dell'Anno assegnato da Assologistica nel 2018.

Il cambio di paradigma lo si coglie, per esempio, anche nella cosmetica, un settore per sua natura legato ai piccoli lotti, dove i passaggi avvengono per quantitativi modesti e lavorazioni contigue, il cui trasporto resta su gomma. È la cosiddetta filiera corta tipica dei distretti della cosmetica italiana. L'approccio però cambia, spiega Cosmetica Italia (l'associazione delle imprese cosmetiche aderente a Federchimica), quando ci si riferisce ai grandi volumi di alcune imprese del comparto: in questi casi lo spostamento su rotaia è sempre preferito, nell'ottica di processi sostenibili e pratiche sempre più rispettose dell'ambiente.

Il taglio delle emissioni

Per il futuro, la sfida più impegnativa per l'industria chimica, al pari di altri settori industriali, sarà il raggiungimento della neutralità dell'impronta climatica. Il settore dei trasporti, tuttavia, è un elemento che frena questo andamento virtuoso: le emissioni dovute ai trasporti in Europa sono superiori del 28% rispetto al 1990. Il 94,2% delle emissioni totali legate ai trasporti, in Italia, sono riconducibili al trasporto su gomma, seguito dal 3,7% del trasporto via mare: il dato è simile per il contesto europeo. Se non si prendono provvedimenti, le emissioni derivanti dal trasporto di merci aumenteranno di più del doppio entro il 2050. Il Green Deal europeo, di conseguenza, individua il settore dei trasporti come un elemento decisivo per raggiungere gli obiettivi stabiliti, e prevede per lo stesso una riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050 attraverso interventi di diversa tipologia. Tra questi, i principali avranno l'obiettivo di incentivare la multimodalità, soprattutto nell'ambito del trasporto merci, e di incrementare l'offerta di carburanti alternativi meno inquinanti, secondo il principio di base che il prezzo di una materia o servizio debba rifletterne l'impatto sull'ambiente.

Nel 2020 la pandemia mondiale ha forzato la mano di molti operatori logistici e imprese verso lo spostamento modale. Secondo un sondaggio di Federchimica (campione di 90 imprese) durante i primi mesi del 2020, le limitazioni alla circolazione dei veicoli stradali hanno spinto il 30% delle aziende interpellate a utilizzare la multimodalità come alternativa e quasi la totalità di esse la manterrà anche in futuro. Inoltre un numero crescente di imprese chiede l'attivazione di servizi di cui possono usufruire tutti i settori chimici e tutte le tipologie di imprese anche con piccoli volumi di traffico, come

l'organizzazione di treni multiprodotto e multiclente in condivisione tra gli operatori. A tal proposito, Federchimica, nell'ambito del Gruppo tecnico logistica e trasporti di Confindustria, si è fatta promotrice di un documento che è stato presentato al ministero Infrastrutture per lo sviluppo del trasporto ferroviario e intermodale di merci pericolose. Il documento ipotizza un nuovo modello di trasporto basato su terminal specializzati nella movimentazione e gestione di merci pericolose, nei quali possano essere svolti tutti i servizi necessari al trasporto, compreso il rilancio del traffico a carro singolo di merci pericolose, estremamente importante per il tessuto industriale italiano fatto di piccole e medie imprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA